

El Liberal

Viernes 19 de Junio

Segovia

Hoy se verificará la inauguración oficial del ferrocarril de Villalba a Segovia.

A las ocho de la mañana saldrán los invitados en compañía de la comisión de aquel Ayuntamiento y Diputación, compuesta de los Condes de el Calle Sica, Sauticote y La Calia y el vicepresidente de la comisión provincial Sr. Sánchez de Toledo.

En Villalba les esperarán los invitados de Segovia y todos en un tren especial recorrerán la nueva línea.

Dichas corporaciones tenían dispuesto un almuerzo en el campo que han tenido que suspender por causa de las lluvias; se verificará en los salones de la Diputación provincial.

Se han organizado algunas fiestas para solemnizar este acto importantísimo para aquella antigua población, que con el camino de hierro y enlazada ya a la capital de España, podrá ser visitada fácilmente por los aficionados al estudio de los montes.

El 29 de junio de hace 130 años se produjo la esperada llegada del ferrocarril a Segovia desde la capital del reino.

El ferrocarril ya había llegado 5 años antes a la capital segoviana, pero desde Medina del Campo. La unión con Madrid había sido anhelada por los segovianos, que 25 años antes habían competido con su vecina Ávila por conseguir esta unión.

Desde 1852 la rivalidad entre las dos capitales era fuerte; ambas luchaban por conseguir que el moderno medio de transporte mejorara sus conexiones con Madrid, y con el resto de España. Y es que Segovia no tuvo un servicio regular de diligencias hasta 1868, por lo que no es de extrañar que la sociedad segoviana luchara por mejorar la comunicación con el resto de la península.



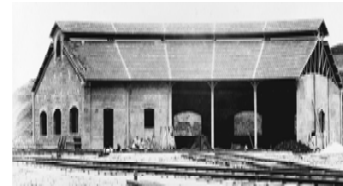
Estación de Segovia en sus orígenes.

Los estudios de la línea Madrid-Bilbao-Irún fueron encargados al ingeniero Ross, quien propone su trazado por el Guadarrama, pero necesitando de grandes túneles y viaductos. Estas grandes obras de fábrica hacen que el Gobierno no le vea viabilidad al proyecto. Estos primeros estudios aducen la necesidad de un túnel de "cinco cuartos de legua" (Unos 6 kilómetros).

Se crea una comisión para el estudio de las soluciones por Ávila, por Segovia, más una tercera que no pasaba por ninguna de ellas, e iba directamente a Arévalo. Esta comisión reconoce la dificultad del paso, pero estima que el túnel necesario sería de unos 2400 metros. La mayoría de sus componentes optan por la solución segoviana

Finalmente, el 11 de Julio de 1856, el Congreso de los Diputados respalda por mayoría el trazado por Ávila, sin tener en cuenta el trabajo de la comisión.

No sería hasta 1881 hasta cuando se concede la construcción de la línea desde Medina del Campo hasta Segovia, cuando se compensa el desagravio. Esta línea, adjudicada al ingeniero Miguel Muruve, se completó en 1883, siendo revendida la concesión a la Compañía del Norte (La misma que había construido la Madrid-Irún por Ávila).



Construcción del edificio de la rotonda del depósito. 1882

Es el 18 de Mayo de 1883 cuando es aprobada la construcción de la línea esperada: la Villalba-Segovia.

La alegría llegó a Segovia, aun a sabiendas que su línea sería calificada de "secundaria" y aunque pasaron trenes importantes, nunca tuvo el tráfico de la de su vecina Ávila, la cual en 1909 vio como se duplicaba su trazado.

La configuración de la terminal, tampoco ayudó, ya que su formato en "fondo de saco" entorpecía mucho la operación, al ser necesaria la inversión de la locomotora para continuar viaje.

La construcción fue sencilla, con la excepción del gran túnel de Guadarrama, no requiriéndose grandes obras de fábrica, ni terminales importantes puesto que las estaciones de cabecera ya se habían construido para otros ferrocarriles (Villalba para el Madrid-Irún, y Segovia para la Medina-Segovia).

A pesar de su sencillez, por la línea circularon algunos de los mejores trenes de su época, manteniendo las circulaciones desde Madrid hasta Galicia inicialmente, siendo posteriormente las relaciones con Asturias y Santander las que pasaban por Segovia.



Tren dirección Madrid en San Rafael, a principios del siglo XX

La línea

Nuestra línea tiene 62 kilómetros de vía única, que discurre por la sierra de Guadarrama, deslizándose desde su inicio en Villalba por la vertiente del Tajo (rio Guadarrama) hasta el túnel de Tablada. Una vez atravesada la sierra, el trazado se encuentra ya en la vertiente del Duero (rio Moros).



El trayecto discurre por un entorno montañoso, ciñéndose a la orografía, por lo que es eminentemente sinuosa. Debido a esas condiciones mencionadas fue necesario construir siete túneles de una longitud total de 3.463 m, el más largo situado a 1.290 m sobre el nivel del mar (el túnel de Tablada), de 2.380 m de longitud, cuya perforación se inició en 1884 y finalizó en 1888.

Inicialmente se la dotó de 5 estaciones (Collado Mediano, Cercedilla, El Espinar, Otero y La Ibañeta), sin contar las de cabecera, que ya pertenecían a otras líneas. Mataespesa, Los Molinos y Tablada son de construcción posterior.

Como curiosidad cabe destacar que la dureza del trazado fue aprovechada para realizar las pruebas de las nuevas locomotoras de la Compañía del Norte, propietaria de la línea, adquiría.

La electrificación del recorrido data de 1946, si bien el proyecto es de 1934, siendo paralizado por la Guerra Civil. La mayor parte de esta infraestructura es original de dicha época.

La anécdota que ilustra este apartado nos indica que, acabada la Guerra Civil, para completar estas instalaciones y dada la falta de cobre, el gobierno de Franco dictó una Ley para la recuperación del cobre de las monedas existentes en la época, siendo sustituidas por la conocida "perra gorda" de aluminio.

Esta electrificación también trajo el diseño de locomotoras específicas para esta línea, las series 7400 para mercancías, y la 7500 para viajeros.

El tren

El viaje se realizará en una composición de material histórico preservada por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Estos vehículos fueron construidos entre 1926 y 1930 como coches restaurantes para la Compañía Internacional de Coches Camas (CIWL), circulando tanto en trenes españoles como europeos hasta 1984.

En 1988, Renfe los adquiere y reforma para la realización de trenes chárter de lujo, renovando sus instalaciones de seguridad, eléctricas y sanitarias. En el interiorismo se mantuvo la decoración original de los coches basada en marquetería lacada y bronce al gusto de la época de su fabricación.

La serie R12 se compone de cinco coches (los numerados del 12951 al 12955), de los que tan solo estarán disponibles 4, al haberse aprovechado uno de ellos, el 12954, como restaurante para el Museo del Ferrocarril de Madrid.

De la misma época, en la composición circulará el coche salón ZZ – 1102. Este coche fue transformado en época de Renfe para el traslado de autoridades. Su distribución se compone de un salón, cuatro dormitorios, una cocina y un departamento para el servicio.

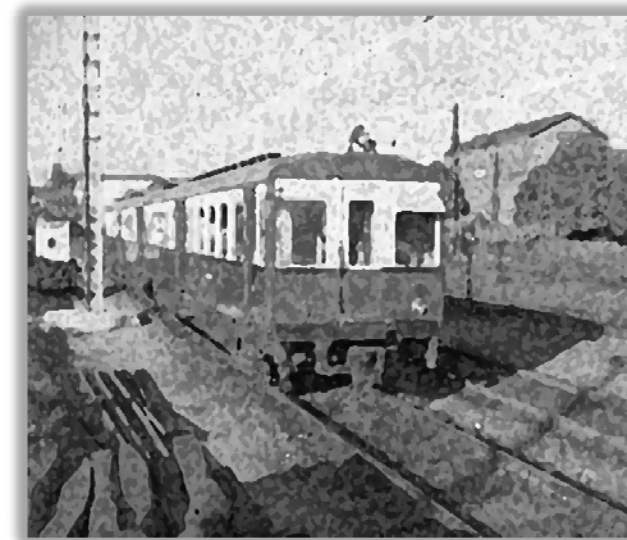
Un coche de 2ª clase de finales de los 40 completa la composición.



Horarios			
Ida			
Villalba	10.40		
Segovia	12.10		
		Vuelta	
		Segovia	18.30
		Villalba	19.30



VIAJE CONMEMORATIVO 130 ANIVERSARIO LINEA VILLALBA-SEGOVIA



El tren quedará dispuesto en Villalba previamente al viaje, y a la llegada a Segovia, para realizar una visita guiada para todo aquel que lo desee.

Asociación de Amigos del Ferrocarril de Villalba
www.amigos-ferrocarril-villalba.es

COLABORAN



1 DE DICIEMBRE DE 2018